

RESIGNIFICACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO- PORTUARIO PARA LOS HABITANTES DE LA CIUDAD DE CONCEPCIÓN DEL URUGUAY (ENTRE RÍOS/ARGENTINA).

Gallego Cruz, Aracelly

Universidad Autónoma de Entre Ríos. Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales (UADER). Grupo de Estudio: Ciudades Intermedias Entrerrianas en sus Territorios (Concepción del Uruguay/Gualeguaychú)

arachelital1@gmail.com

RESUMEN

Los espacios portuarios se relacionan directamente con actividades productivas de carácter comercial/logístico/administrativo y también con espacios urbanos consolidados. El puerto de Concepción del Uruguay, fue un centro de comunicación hegemónico respecto de la entrada de mercaderías y del flujo de entrada y salida de pasajeros. Este rol, típico de muchos puertos argentinos ha denotado ciclos de progreso debido a los cambios en la dinámica y comportamiento de los mercados. Si bien, el puerto fue clave para la base económica de la ciudad durante muchas décadas, también es cierto que ha perdido relevancia con respecto a las actividades específicas (operaciones comerciales) y conexas (depósitos de cargas/areneras/depósitos de combustibles/otros). La actividad portuaria, entonces, se vio afectada por la competencia directa que representa el desarrollo del transporte automotor.

Como resultado de esta situación, el “espacio portuario de la ciudad” se vio transformado (la Avenida Paysandú es el eje que asociamos a este espacio). Aspectos como la inversión en infraestructura básica, la accesibilidad, y su atractivo natural -“el frente del río”- revitalizaron dicho espacio, que mutó en función de las necesidades económicas, y socio-culturales, debido al estrecho vínculo existente entre la comunidad y la ribera. Se vislumbran así diferentes usos del área portuaria. La recreación y la sociabilidad dan lugar a nuevas formas de apropiación del mismo, a través de las cuales podemos constatar que existen diversas percepciones de lo que representa este espacio para el uruguayense.

Nuestro propósito consiste en identificar y analizar estas representaciones y las diferentes formas de apropiación del espacio público, a través de los usos “sociales” que los diversos actores realizan. Se partirá de una metodología cualitativa, destacando la importancia que tienen los estudios de corte subjetivista en la comprensión de los procesos sociales y cómo esto se materializa o influye en la construcción social de los lugares.

PALABRAS CLAVES: Espacio portuario, representaciones, transformaciones, actores sociales.

1. INTRODUCCIÓN

La ciudad de Concepción del Uruguay está localizada en el centro-este de la Provincia de Entre Ríos siendo parte de la denominada región Mesopotámica de Argentina. La ciudad se erige a orillas del río Uruguay a la altura del Km. 188 de este río. (Figura 1).



Figura 1. Localización de la zona de estudio. Fuente. Adaptado y modificado de La Guía Provincial y Turismo Entre Ríos.

Concepción del Uruguay tuvo en sus inicios un proceso de crecimiento urbano en el cual el puerto fue una componente básica del asentamiento original y desempeñó un papel de vital importancia para la economía de la ciudad que con el paso del tiempo adquirió la característica de ciudad intermedia, transformándose en un nodo importante para su entorno regional.

Teniendo en cuenta esta realidad, la trama urbana se fue reconfigurando a medida que la región, el país y el contexto global cambiaron, de esta manera, algunos espacios, como el puerto, no tienen hoy la misma percepción en sus habitantes que otrora representó, pues su dinámica e importancia paulatinamente se fueron adaptando a las nuevas necesidades de la población, por lo que espacios, como por ejemplo zonas próximas al puerto, han adquirido y desarrollado nuevos roles que inciden en la transformación económica, social y cultural de la ciudad.

Así, el Puerto ha ido mutando en sus funciones, en su rol con respecto a la ciudad y más aún, su espacio físico, económico y social se ha transformado, presentando las características de “complejo portuario fluvio-marítimo”. Otrora fue un centro de comunicación hegemónico (Figura 2) respecto del ingreso de mercaderías y del flujo de pasajeros que ingresaban y egresaban de la ciudad, actualmente el movimiento está reducido al tráfico de combustible a nivel interno, la exportación granelera (soja, arroz,

maíz, etc.) y las actividades náuticas relacionadas con la recreación. En materia de agroexportación, este complejo portuario presenta periodos de mayor o menor actividad, manteniendo constante el tránsito de combustibles hacia la actual planta de YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales), así como la explotación de arena y grava.



Figura 2. Actividad en el puerto en la inauguración del muelle del Alto nivel en 1919. Fuente. Foto extraída del archivo digital, suministrado por el Museo Sala de la Ribera.

En consideración a lo anterior, podríamos decir que el espacio portuario asume diversos roles y diversas características, se presenta como una trama urbana, una zona industrial, una parte del litoral, una zona de amarre de barcos, una zona de logística y almacenamiento, una zona de esparcimiento de los vecinos residentes, entre otras. Todos estos roles intervienen en el desarrollo local y regional de la ciudad. Entendemos entonces que hay una relación puerto-ciudad que es antigua, donde los dos componentes van de la mano, bien sea porque la ciudad se constituye a partir del puerto o porque ambos se retroalimentan mutuamente, generando un círculo virtuoso.

La zona de estudio, está destinada según el Plan Estratégico Territorial (PET) de la ciudad de Concepción del Uruguay para uso exclusivo de actividad portuaria, complementado con edificios o sectores especializados destinados a la prestación de servicios para la misma actividad. Sin embargo, podemos observar que este espacio es utilizado para otras actividades que son ajenas a las actividades y dinámicas propias del Puerto. Debido a la escasa llegada de buques ultramarinos que se redujeron en la actualidad a no más de 5-6 por año, la función principal de este espacio económico es reducida lo que permite que la mayor parte del año, en el espacio portuario aparezcan otros usos, por ejemplo, los vinculados con el esparcimiento y recreación.

El supuesto de nuestra investigación consiste en plantear que el espacio de la zona portuaria de Concepción del Uruguay puede ser vivido y sentido de diversas maneras, de acuerdo con el perfil socio-cultural de cada actor social y del significado que éste represente para cada uno de ellos. Se observa que existen allí usos alternativos (recreación y esparcimiento) que toman valoraciones distintas para los diferentes actores.

La finalidad de esta ponencia, es exponer las relaciones que se dan entre los ciudadanos y la zona portuaria de la ciudad, en términos de lo que ésta “representa” para los diferentes actores sociales, en relación con las actividades que practican y cómo lo resignifican.

Dado que el interés de este trabajo tiene que ver con el análisis de las representaciones que tienen los residentes de Concepción del Uruguay acerca del espacio portuario, se buscó, a partir de una investigación cualitativa en base a entrevistas semi estructuradas, indagar acerca de los “usos sociales” de dicho espacio, de las experiencias, las valoraciones y las representaciones de los actores, partiendo de las actividades cotidianas y analizando cómo los sujetos se relacionan con sus espacios de vida.

Desde la geografía humanista y los enfoques posmodernos podemos abordar esta temática. Alicia Lindón (2006) propone trabajar los imaginarios urbanos que nos servirán para interpretar cómo ha mutado la representación simbólica de la zona portuaria de ciudad para los diferentes actores que construyen y comparten ese espacio.

En cuanto al concepto de “imaginarios”, es necesario subrayar que sus dos pilares son la subjetividad y la elaboración simbólica. El valor analítico de este concepto es la posibilidad de reconstruir visiones del mundo desde las cuales los sujetos actúan. Así para penetrar en ese campo de los imaginarios es necesario preguntarse por el valor simbólico que les da su fuerza persuasiva a estos elementos.

Los imaginarios urbanos involucran tres conceptos claves: Imaginarios, imágenes y representaciones. En este sentido Daniel Hiernaux (2006), señala que las percepciones se transforman en representaciones y éstas, por un proceso simbólico se constituyen en imaginarios.

Los imaginarios son imágenes actuantes porque producen efecto concreto sobre los sujetos, es posible que un mismo lugar materialmente definido sea asociado a un imaginario para un tipo de sujeto social y para otros remita a otro imaginario, también puede ocurrir que un imaginario no tenga un referente o que ese referente haya desaparecido y el imaginario perdure, por ejemplo los imaginarios vinculados con una calle se pueden explorar a partir de su nombre y la memoria que lleva consigo, de igual manera se pueden mencionar otros fragmentos emblemáticos como casas, centros de las ciudades, periferia, determinados espacios públicos etc. (Lindón, 2007)

Los aportes de los enfoques posmodernos permiten ver al espacio como un conjunto integrado en permanente transición, que está representado por las prácticas sociales que lo construyen y re-construyen, y por las instancias de esa construcción que van desde la actuación espacial directa, física, a la de la producción simbólica, la proyección o proyecto de espacio y el discurso sobre el mismo (Pillet, 2004).

2. EL CONTEXTO PUERTO-CIUDAD

2.1. El Puerto

La historia de Concepción del Uruguay está estrechamente relacionada con el puerto desde sus orígenes. Según Urquiza Almandoz (2002) en “Historia de Concepción del Uruguay”, si nos remontamos al año 1770, 23 familias desplazadas de las proximidades del río Gualeguaychú (en su desembocadura en río Uruguay) se instalaron en un puerto natural (llamado Echarrandieta) a orillas del Arroyo de la China. Los nuevos pobladores aprovechando esta excelente vía de comunicación fluvial, se dedicaron al intercambio comercial con los pueblos misioneros y con los mercaderes portugueses del alto

Uruguay. A mediados de 1783 Don Tomás de Rocamora, comisionado por el Virreinato, funda la villa de Concepción del Uruguay en relación con dicho puerto.

El puerto era la única vía de acceso a la región y a través de él se comercializaban principalmente carbón y madera, recursos básicos para la economía de la zona. Durante el siglo XIX, se mantuvo activo e incrementó sus actividades gracias a la incorporación del Saladero Santa Cándida; canalizando la producción de tasajo a través del mismo, al mercado brasileiro para alimento de los esclavos. Este movimiento lo convirtió en uno de los puertos más importantes del país. Durante este periodo, la economía de Concepción del Uruguay y su zona de influencia se basó, fundamentalmente, en la producción agrícola-ganadera, coexistiendo como en periodos anteriores con explotaciones de maderas, leña, carbón, cal y piedra.

La construcción de la red ferroviaria en el país, y particularmente en la provincia de Entre Ríos, vinculó la ciudad con otras localidades importantes y generó una mayor dinámica en el comercio. Una fuerte expansión tuvo lugar cuando la Argentina se dedicó a exportar materias primas producidas a partir de la explotación extensiva de la tierra. Esto requirió de la modernización de las infraestructuras portuarias y de las vías férreas destinadas a facilitar el transporte de la producción. De esta manera, los puertos se convirtieron en un elemento decisivo para el comercio y para la competitividad. Paralelo a esto se fueron dando, a partir de la década de 1930, mejoras en la red vial -necesarias por la presencia creciente de automotores- generándose una mayor competencia para el transporte fluvial. Lo paradójico en esta década es que, mientras el mercado global pasaba por una etapa de gran crisis económica, nuestro puerto presenciaba la llamada "época de oro" que se caracterizó por una intensa actividad naviera y por la instalación de distintas empresas en la zona portuaria. A partir de la década del 40 la actividad se mantuvo con altibajos y el puerto se dedicó principalmente a exportar productos agropecuarios de la región.

Después de 1970, se realizaron obras que marcaron un cambio en la accesibilidad del territorio entrerriano y dinamizaron la comunicación en toda la región y la articulación con otros espacios regionales. Estos cambios estructurales ampliaron y modificaron el área de influencia del puerto. Comienza a desarrollarse y modernizarse con fuerza la red vial con la unión interprovincial Zárate-Brazo Largo (ER/Bs. As.), dos puentes internacionales -Libertador José de San Martín y José G. Artigas- que comunican ciudades entrerrianas y uruguayas y la represa hidroeléctrica de Salto Grande que incluye un paso fronterizo ferroviario y de automotor.

La década del 90 experimentó el máximo número de ultramarinos arribados, casi en su totalidad, para la exportación de productos, se registra un promedio anual de 65 buques de ultramar que transportaron soja, arroz, citrus, rollizos de eucalipto, trigo y maíz. También se registró un promedio anual de 87 buques de cabotaje transportando principalmente combustible, arena y canto rodado. El crecimiento y dinamismo de las actividades portuarias y de explotación agrícola ganadera de la región trajo aparejado el crecimiento demográfico y económico de la ciudad que alcanza un estatus importante en la economía regional concentrando empresas relacionadas con agro -frigoríficos avícolas y arroceras-, con la industria metalúrgica y actividades terciarias especializadas.

El puerto de Concepción del Uruguay fue perdiendo paulatinamente competitividad debido a las características específicas del río Uruguay (aguas de baja profundidad) y la falta de inversión para mantener un calado apropiado que permitiese la entrada de buques ultramarinos en toda época del año. Esta situación benefició al transporte de

automotor de carga (camiones) a nivel nacional y también provincial; aunque el transporte por camión tiene un costo mayor, es el que más se utiliza por la flexibilidad de los recorridos, superando al ferrocarril y al transporte fluvial.

En la actualidad el puerto no tiene la actividad de sus épocas doradas, pero sigue vigente, con un tráfico fluvial que en los últimos 20 años no supera los 5-6 buques ultramarinos al año, exportando fundamentalmente cereales.

Dentro de las estructuras presentes en la zona portuaria de Concepción del Uruguay cuyo eje es la Av. Paysandú, encontramos, en un recorrido de sur a norte, los siguientes espacios que albergan usos/actividades particulares:

- * Las amarras del Club Parque Sur, es una zona destinada a fines deportivos y pesca artesanal;

- * Las estructuras de la Dirección Nacional de Vías Navegables: Este organismo estatal tiene como función realizar el dragado, mantenimiento y reparación de embarcaciones de porte mediano, contando para esto con un dique flotante;

- * El “Complejo Portuario fluvio-marítimo de Concepción del Uruguay”, este dispositivo comprende los muelles para carga y descarga de granos -molinos, tolvas etc.- y el sector de amarre de buques tanques para combustibles, que se almacenan en la planta de YPF desde donde son distribuidos, por vía terrestre, hacia el norte del Litoral.

Sobre la misma avenida Paysandú hacia el norte se localizan galpones o bodegas que se están reciclando para otras actividades como por ejemplo guardería de embarcaciones deportivas, tornerías y amarres para barcos en desuso. En esta zona se llega a lo que se conoce como la “parte pública del puerto” allí se encuentran los edificios de la AFIP (aduanas) y de Prefectura Naval -ente encargado de la seguridad en la zona ribereña- con su respectivo muelle. Aquí se localiza un **muelle de dos niveles**, único espacio público para el amarre de embarcaciones tanto turísticas como particulares, y que también funciona como sitio turístico ya que desde este lugar salen los catamaranes hacia la isla y balneario de Cambacúa.

La significación y resignificación de los espacios, en este caso las áreas portuarias, se potencian al momento de entenderlos como “lugares de identificación”, lugares que traspasan las dinámicas de mercado y la especificidad de sus actividades, en donde se generan procesos de deconstrucción de usos, que les permiten transformarse en espacios “aptos” para ser apropiados por diferentes actores sociales, existe por lo tanto una deconstrucción y reconstrucción social del lugar, que muta en función de las necesidades de la población, permitiendo nuevas dinámicas.

El área de estudio está comprendida por la Defensa Sur, Avenida Paysandú y la Costanera Norte -Avenida Costanera de La Fraternidad- (Figura 3). Estos dispositivos están localizados al este de la ciudad, donde el límite natural es el río. Si bien este espacio ha ido mutando con el paso del tiempo, ha cedido solo un mínimo de superficie para la expansión residencial, de tal manera, que continúa predominando la infraestructura relacionada con la actividad portuaria (económica). Esta infraestructura vial -defensa sur, avenida Paysandú y avenida costanera La Fraternidad- une de sur a norte toda el área costera, con la característica de tener buena iluminación, así como una vereda continua que va a permitir el desarrollo de actividades físicas y recreativas.

Esta área, según el Código de Ordenamiento Urbano y normativa local de usos del suelo (Plan Estratégico de Concepción del Uruguay, 2009), puede tener un:

Uso Portuario:

Uso predominante: servicios de apoyo a la actividad portuaria.

Uso complementario: industria mezclada.

Carácter: corresponde a áreas del puerto y predios linderos, se especializa a la prestación de servicios a la actividad portuaria. Pueden encontrarse edificios o sectores catalogados.

Uso Recreativo semipúblico (clubes náuticos).

Frente a estos usos habilitados aparecen otros alternativos que generan los vecinos residentes, particularmente vinculados con el esparcimiento, la recreación y la socialidad.



Figura 3. Imagen satelital donde se resaltan las áreas de relevancia en el frente portuario. Fuente. Elaboración propia, imagen adaptada del google earth.

2.2. La ciudad

La ciudad de Concepción del Uruguay tiene 234 años de antigüedad, presenta en su zona central una trama urbana reticular acorde al modelo típico español de la época colonial. Es una ciudad monocéntrica que se organizó en torno a la plaza principal -plaza Ramírez- en su entorno, de calles muy angostas, se configura el “centro administrativo y de servicios” -la iglesia, el colegio nacional, la comisaría, los edificios de la administración pública (municipio), los bancos, los juzgados, los comercios; acompañando a estas actividades se desarrolla la infraestructura residencial. Esta estructura reticular es homogénea hasta el segundo cordón de bulevares -12 de octubre al norte y Díaz Vélez al oeste-, y a medida que nos vamos alejando de éstos, se va desdibujando su trama original y se va conformando una nueva periferia producto de la expansión física y el crecimiento demográfico, de la misma manera que va decayendo el valor inmobiliario. Dicha expansión se dio de forma desordenada, resultado de los diferentes intereses de los actores sociales públicos o privados y que repercuten en la planificación de la ciudad. Se observa entonces una zona central (el casco antiguo) con un espacio bien consolidado y que concentra la mayor densidad poblacional que va disminuyendo hacia la periferia.

El desarrollo económico de la ciudad se basa principalmente en la industria agropecuaria, destacándose la presencia de frigoríficos avícolas y molinos. También hay industria metalúrgica con un parque industrial, una zona franca y un complejo portuario de ultramar. Estos motores económicos permiten el desarrollo de actividades comerciales como la venta de insumos ya sea para asistir a estas industrias como también para el consumo de la población. El sector terciario de actividad está muy desarrollado, cuenta con numerosas entidades bancarias y empresas de servicios básicos y complementarios. De igual manera presenta una oferta educativa con presencia de instituciones de niveles superiores nacionales, provinciales y de la ciudad, estas funciones especializadas representan un atractivo para la población del espacio regional y dinamizan una economía local en donde la mayor cantidad de empleos la genera el comercio. Esto se complementa con la actividad turística que se da en mayor número en épocas estivales y en menor grado en feriados largos (miniturismo de fin de semana), se destaca la isla del puerto, playas, clubes náuticos, la avenida Paysandú, espacios culturales como el Palacio San José, la Basílica etc. Respecto del sector salud cuenta con un hospital y clínicas de alta complejidad, tiene una presencia relevante para la costa del río Uruguay.

Las características anteriormente mencionadas, nos permiten inferir que la ciudad actúa como nodo en una red territorial, ya que articula el territorio al funcionar como centro de servicios especializados para su entorno (salud, educación, administración, comercio etc.) y para gran parte de la costa del río Uruguay; de igual manera cuenta con conexiones viales y portuarias que la comunican con los grandes centros de consumo de la región y del mundo, a través de su puerto. Estos rasgos le proporcionan el rango de ciudad intermedia "pequeña" ya que en la actualidad cuenta con una población de 73.528 habitantes (según Censo 2010).

Habiendo considerado la dimensión material de la ciudad y su puerto, resaltaremos la presencia de una dimensión simbólica o de las representaciones, presentes en los sujetos, explicitando como cada individuo hace uso del espacio a través de sus prácticas cotidianas.

Di Meo (1999 citado por Lindón, 2007) denomina al espacio donde los individuos desarrollan sus prácticas sociales habituales como el "espacio tranquilo" o "de lo cotidiano", ya que la "práctica/acciones" se desarrollan en el curso de la vida cotidiana en función de las necesidades, las representaciones y también de los imaginarios de cada individuo; para este investigador, el "espacio de vida" tendría todos estos contenidos. Los imaginarios contribuyen a que, tanto los grupos sociales como los individuos, tengan representaciones específicas en relación con el espacio en el que transcurre la vida cotidiana. Para Di Méo la territorialidad expresa la tensión entre las vivencias individuales, subjetivas y las realidades objetivas del territorio. En nuestro caso de estudio, lo objetivo está representado por la configuración material y los usos específicos del suelo que tiene asignada la zona portuaria en el Plan Estratégico de la ciudad, en tanto que lo subjetivo está dado por las vivencias cotidianas y las representaciones que cada individuo tiene de la zona portuaria con eje en la avenida Paysandú.

3.1. UNA TIPOLOGIA DE ACTORES SOCIALES Y LAS REPRESENTACIONES DEL ESPACIO PORTUARIO.

A partir de un trabajo de campo inicial de observación y de contacto con los “usuarios” del puerto planteamos una primera tipología de “*usuarios del espacio portuario*”, para formularla, se realizaron entrevistas semiestructuradas que tuvieron como punto central indagar a los informantes acerca de: datos personales -nombre, edad, lugar de nacimiento-, la frecuencia de concurrencia al lugar, si se da en grupo o en solitario, el motivo por el cual utiliza el espacio portuario, las actividades concretas que desarrolla en el lugar; también indagamos acerca de los conocimientos o ideas que tenían del lugar.

Con base en la información recopilada en el trabajo de campo, pudimos identificar tres grupos sociales que utilizan de manera muy diferente el espacio portuario:

a- trabajadores de distintas actividades establecidas en la zona portuaria y que utilizan esta zona como su lugar de trabajo, **b-** habitantes de la ciudad/visitantes que utilizan la zona como área de esparcimiento, para usos recreativos y sociales y **c-** los residentes próximos.

a- Trabajadores de distintas actividades establecidas en la zona portuaria: se trata de actores sociales que usan este espacio de forma permanente durante la jornada laboral, podemos mencionar al personal de La AFIP (Administración Federal de Ingresos Públicos) gestiona y controla el sector aduanero; personal de Prefectura Naval Argentina que cumple con la función de seguridad y control del río; personal del Ente Autárquico del Puerto de Concepción del Uruguay; personal de la Dirección Nacional de Vías Navegables; personal de la Planta de Combustible de YPF; personal de clubes náuticos, de terminales graneleras, de empresas de logística, de mineras, de pesca artesanal, y personal de comercio en general. También forman parte de este grupo los que trabajan de forma transitoria -transportistas y los vendedores ambulantes-.

b- Habitantes de la ciudad/visitantes que utilizan la zona como área de esparcimiento, para usos recreativos y sociales. Este grupo es heterogéneo, en él identificamos a los que realizan actividad física, los que realizan actividades náuticas, las familias.

Las familias, por ejemplo, manifiestan que frecuentan el lugar para disfrutar de las tardes/noches ya que son más frescas cerca del río que en otras partes de la ciudad. Visitando el puerto en esos horarios puede observarse que estacionan los vehículos y colocan las reposeras en las veredas, llevan sus heladeras con comida, bebidas e incluso mesas de camping, se instalan disponiéndose a pasar un rato agradable escuchando música y cenando al aire libre. Los adultos toman mate o algo fresco mientras que los chicos aprovechan para patinar, andar en bicicleta, etc. En invierno esta actividad se traslada a sábados y domingos, si los días son soleados.

El lugar también es aprovechado por grupos de jóvenes que socializan y disfrutan de la “cultura adolescente”, escuchan música fuerte hasta la madrugada, para ello, este es un lugar ideal porque no existen viviendas en proximidad y tienen la ventaja de contar con buena iluminación y seguridad. Estas reuniones eran frecuentes en la plaza Urquiza, pero debido a las quejas de los vecinos residentes, fueron desplazados por la policía “por ruidos molestos” pero encontraron refugio en el espacio portuario.

c- Los residentes próximos, nos referimos a un pequeño grupo de vecinos que viven en las inmediaciones del puerto, ya sea sobre la avenida Paysandú o a escasos metros

de ésta, el atractivo para haber elegido esta localización parece ser la tranquilidad y la seguridad que les brinda el lugar, además de la proximidad al río.

3.2. Representaciones del espacio portuario para cada tipo de usuario.

a-Representaciones vinculadas al uso del espacio para actividades productivas: En septiembre de 2016 se efectuaron entrevistas a un grupo de transportistas (Figura 4) que estaba a la espera del turno para descargar granos, que luego fueron cargados a un buque que tenía como destino Irán. Estos informantes nos expresaron que se habían desplazado desde distintas partes de la provincia para cargar arroz en el barco. Entrevistamos a Gonzalo de 43 años de edad, oriundo de Urdinarrain (Entre Ríos) padre de familia, que se dedica a la actividad desde hace más de 20 años, a partir de preguntas disparadoras, expresó su visión acerca de la labor que desarrolla: *“Si bien la espera en nuestro trabajo es frecuente, en este caso, es particular porque se hace en una zona poblada, de costa, donde el río está a la vista, y así es agradable trabajar... para hacer tiempo tomamos mate, charlamos con los compañeros y con la gente que se acerca a curiosear ya que es algo que se da pocas veces al año, 2 o 3 veces al año. El movimiento es constante a veces diario y nocturno, y en ocasiones podemos llegar hacer dos o tres viajes dependiendo de la cercanía o cantidad de carga disponible para el transporte”*. Gonzalo manifiesta también que el Puerto para él es un lugar agradable, que le gusta trabajar en esa zona, y si bien no cuenta con todas las comodidades como baños, duchas, establecimientos de comida etc., es algo que le resulta interesante y divertido sin dejar de ser su espacio de trabajo (circunstancial). Expresa que desearía que esta actividad fuera más frecuente.



Figura 4. Foto de transportistas a la espera de maniobra de carga de arroz al ultramarino. En la foto de la derecha se observa cómo se disponen los camiones sobre la Av. Paysandú. Fuente. Elaboración propia.

Otro informante entrevistado fue un “pescador artesanal” apodado “Pacha” muy conocido en el ambiente portuario ya que él comercializa el pescado junto a la toma de

agua municipal en el Puerto (Figura 5). Nos cuenta que realiza esta actividad hace más de 40 años iniciándose con su padre y que a su vez él se la transmite a sus hijos. Expresa que: *“Es un trabajo sacrificado que se realiza de lunes a viernes porque son los días permitidos por prefectura, que son quienes nos controlan, es muy duro ya que lo tenemos que hacer todos los días haga frío o calor, llueva o no, y desde la mañana muy temprana, con las primeras luces arrancamos el día. Yo a esta actividad la hago hace muchos años, siempre viví de esta forma, tengo mi rancho acá cerca, disfruto de esta forma de vivir, para mí el río, el puerto, el agua es todo, tengo mi ganchera acá en el Puerto, y calculá vos si tengo clientes, si hace 40 años vivo de esto. Tiene sus cosas buenas y malas, a veces nos andamos peleando con la autoridad porque nos exigen que tengamos todos los papeles en regla, ellos se fijan en el tamaño de las mallas de las redes y a veces nos las levantan y no tienen el cuidado de no romperla y esto son cosas caras, tampoco se fijan en las embarcaciones que pasan rápido y muy cerca, te podés caer al agua, pero claro, ahí si no dicen nada y a veces hasta las boyas nos cortan, pero a nosotros si nos hacen cumplir con todas las reglas, como carnet, no pescar sábados ni domingos, y respetar las vedas de los pescados, pero bueno, es lo que hay y a esto no lo cambio por nada”*.



Figura 5. Pescador artesanal, ubicado en una zona de la Av. Paysandú. Fuente. Elaboración propia.

a). Representaciones vinculadas al uso del espacio portuario para esparcimiento/recreación/socialidad.

Entre los que utilizan este espacio para actividades recreativas, entrevistamos a Gisela, de 40 años de edad, profesora de pilates y madre de dos hijos. Ella usa ese espacio para correr, expresa que le gusta ir allí varias veces a la semana durante todo el año, y que lo hace como una forma de entrenarse y poder participar en maratones (Figura 6). En invierno sale tipo 1 de la tarde y en verano de noche, para “esquivarle al calor”. Prefiere ese lugar debido a que tiene buena iluminación, y la vereda no tiene diferencias de nivel, es algo que ella busca para no lastimar sus rodillas. Gusta de ese espacio por ser cálido en invierno y fresco en verano, o por lo menos más fresco que en el resto de la ciudad y porque a pesar de todo no hay tanto tráfico por lo que su ritmo de ejercitación no se ve obstaculizado.



Figura 6. Foto en la que se observan cómo los atletas usan el espacio de la Av. Paysandú para realizar sus competencias. Fuente. Tomado del diario digital 03442.com.ar/2017/.

Otro informante es Nicolás de 35 años de edad, soltero, nos expresa que su vida pasa por navegar sin motor, es decir solo a vela. Se dedica al transporte de embarcaciones por río y mar, a lugares como El Mediterráneo, Río de Janeiro y El Caribe entre otros. Siendo un conocedor del mar y de los ríos se ve cautivado por la belleza del río Uruguay, destacando la tranquilidad de sus aguas, el paisaje, características particulares de este río, como su carencia de olas, lo cual le transmite una calma sinigual, lo ve como un espacio que invita a la meditación y conexión con la zona, si bien él es nativo de la ciudad (y eso tiene que ver) su añoranza por extrañar el lugar, que casualmente disfruta en periodos en que la mayoría de los navegantes (motonautas) del río no lo hacen, ya que en verano no existen vientos interesantes para la navegación a vela, sino que son más favorables en la primavera, otoño e invierno.

Por su parte, las familias en general utilizan este espacio para “pasar el rato”, esto se da principalmente en las noches, durante el periodo de verano. Es el caso de Claudia, una madre de 40 años con dos hijos que viven en departamento, expresa su gusto por “ir al puerto” debido al calor de la ciudad y porque esto no le insume un gasto extra y la puede pasar bien estando a pocas cuadras de su casa. Ve este espacio como una extensión de su casa, los niños lo consideran como su patio de juegos.

Para los adolescentes este espacio se transforma por las noches en el “lugar de reunión”. Allí es donde van a “mostrarse”, tal como si se tratara de una “vidriera” algunos estacionan sus vehículos, abren sus puertas y colocan la música de la que disfrutaban a todo volumen, sobre todo si han modificado sus autos e incorporado equipo de sonido. Otros jóvenes, los “vuelteros” van a dar vueltas y esto implica recorrer la avenida una y otra vez a paso lento, observando. Allí encontramos a todas las identidades juveniles, allí se juntan las diferentes tribus que eligen el mismo lugar como espacio de goce y disfrute.

Valeria de 18 años dice que “al puerto iban a hacer previa (Figura 7), o a pasar la noche en verano, porque en verano da más ir, en invierno no tanto porque hace frío. O

sea, tomábamos, escuchábamos música, bueno depende, porque también importaba con quien ibas. Pero sí, íbamos a hacer la previa para después si daba, entrar al boliche. Se escuchaba: esta noche vamos al puerto, te espero en la barraca, o ya estamos en el arenero; y vos salías”.



Figura 7: Reunión de jóvenes en la noche/madrugada sobre la Av. Paysandú en lo que se conoce como la “previa al boliche, en situación particular: Despedida de soltero. Fuente: Foto propia.

b). Residentes de la zona portuaria

Soledad, es una señora de 76 años, que vive con su esposo en el puerto. Al consultar su opinión respecto de esta zona, expresa que su esposo eligió el lugar, porque estaba cansado de las ciudades grandes y del bullicio, así que decidieron retornar a su ciudad natal y buscaron residir cerca del río, porque para ellos siempre fue muy gratificante la pesca como pasatiempo. Prefieren soportar los ciclos del río (crecientes) que a veces alteran su forma de vida que perder la tranquilidad que les ofrece el río. Expresan sentirse contentos de vivir en este lugar en el que pasean frecuentemente, por los muelles y la costa del río.

Julio vive en el centro de la ciudad, tiene de 82 años y es artista plástico. Si bien es oriundo de esta ciudad, vivió en el exterior por más de 40 años. Cuando se le pregunta acerca del puerto, se nota su interés y efusivamente comienza su relato: *“yo viví la época de esplendor, en que para ir a Buenos Aires se utilizaba el “Vapor de la Carrera” donde todo venía por río o por el ferrocarril, este Vapor salía de donde se encuentra ahora el muelle de dos niveles de prefectura. En esa época era todo un acontecimiento ir a ver la llegada o la partida del barco, se tomaba como un paseo, era parte de la vida social del pueblo, ahí mismo trabajó mi bisabuelo, que tenía una balandra (barco de carga) para llevar carbón a Buenos Aires, fue esta balandra la que utilizaron para transportar el cadáver de Urquiza porque mi bisabuelo era amigo de la familia y cuando lo estaban velando en la casa de Ana Victorica donde actualmente funciona la Escuela ENET Nº 1 y se enteran de que habían matado a sus dos de sus hijos en Concordia, la familia decide llevar el cuerpo a Gualeguaychú y es precisamente mi abuelo el que lo lleva”.*

Este informante muestra a través de su relato preciso, cómo estos acontecimientos son parte de la historia de su familia, hechos que conviven en su memoria, como parte de una experiencia y como parte de relatos familiares, siendo el puerto el nexo que sirve de disparador de estos recuerdos. Para él, el Puerto es un símbolo, una remembranza puesto que evoca su historia familiar, que más allá de la veracidad de los hechos históricos relatados, lo que nos interesa destacar es cómo este espacio retrotrae al actor en el tiempo evocando las vivencias de su bisabuelo y su historia personal.

Este espacio es también utilizado para diversas actividades socioculturales como encuentros anuales de grafiteros, que decoran con sus obras los muros que son asignados con permisos municipales para esta labor. (Figura 8)



Figura 8: Fotos A-B-C. Encuentro internacional de grafiteros y que apunta a la revalorización del espacio portuario. Fuente: A) extraído de Babeldigital.com.ar, 2016. B) y C) fotografías propias, tomadas en octubre de 2017.



Figura 9. Presentación de remeras como parte de un "ritual" desarrollado por estudiantes de colegios secundarios de la ciudad. Fuente: A) Foto Propia. B) Tomado de elmiercolesdigital.com.ar.

APRECIACIONES FINALES

En la zona portuaria de la ciudad de Concepción del Uruguay se observan distintos usos del suelo -económicos y sociales-, los mismos se alternan y superponen con el especificado por el Código de Ordenamiento Territorial para dicho espacio. Esto se ve expresado en las actividades cotidianas que llevan a cabo los distintos actores sociales que se apropian y resignifican el lugar de diversas maneras.

A partir del trabajo de campo realizado pudimos identificar y describir tres grupos: a) los que utilizan esta zona como su lugar de trabajo, b) los que utilizan esta zona como área de esparcimiento con la variante de los jóvenes que lo utilizan como vidriera y c) los residentes. A través de los testimonios de los entrevistados hemos podido ver cómo el espacio se transforma en función de las necesidades de la población y del contexto.

Cuando la actividad portuaria del área funciona a pleno, es decir cuando arriba un buque ultramarino para carga, paradójicamente, se observa un movimiento que está fuera de la dinámica de la vida cotidiana de la ciudad, -en lo que va del presente año (2018) solo ha ocurrido tres veces-. En estas circunstancias aparecen las actividades “habituales” de un puerto vinculadas a la función económica/productiva.

En el resto de las oportunidades, el puerto se presenta como un escenario distinto en el cual el espacio toma otros roles -ocio/esparcimiento/recreación-, la comunidad impone estos usos del lugar, principalmente en época de verano donde tiene una importante actividad vespertina y nocturna, mientras que en época invernal se da durante las tardes de días soleados. Estas prácticas sociales no entorpecen el normal desarrollo de las actividades complementarias del puerto como son el funcionamiento de los molinos, la planta para comercialización y distribución de combustible, las empresas de logística, agencias marítimas, trabajo aduanero. Así como todas las actividades relacionadas con el mantenimiento de las embarcaciones, los trabajos del río, como dragado y mantenimiento en general, tanto sea para buques marítimos como para todo el parque náutico recreativo, de muy considerables dimensiones comparado con la cantidad de habitantes que tiene. Por tanto, es evidente que hay una construcción social en función de las necesidades económicas, sociales y culturales. Y esta mutación no está referida a un cambio físico del espacio sino a las vivencias que los actores tienen del mismo.

Pensar este espacio en términos de los significados que le damos, ir más allá de los abordajes que se hacen tradicionalmente sobre los aspectos meramente económicos y políticos, es parte de la reflexión que queremos alcanzar, pues la idea es *“Reconocer la acción del sujeto para construir los lugares no solo materialmente, sino también a través del conocimiento sobre ellos, que acumula a través de los valores asignados a los diferentes lugares, a través de esas tramas de sentido complejas que van tejiendo las personas en interacción...”* (Lindón, 2007).

Para finalizar y con la intención de que este trabajo pueda ser continuado y mejorado cabe mencionar nuevos usos que durante estos últimos meses hemos ido monitoreando. En abril del presente año, después de 26 años, el puerto recuperó la “Expo Concepción”, esta muestra representa un gran acontecimiento de la región. Diferentes actores del sector público y privado llevan adelante esta iniciativa industrial, educativa, comercial y de servicios que tiene como objetivo mostrar la fortaleza de la ciudad en dichos sectores. Por otro lado, comienzan las actividades vinculadas con futuro centro cultural, que al igual que en otras ciudades funcionará en la “Vieja Usina” y revitalizará la zona portuaria. El futuro Centro Cultural pretende convertirse en un

espacio de referencia para toda la región, para que las ciudades vecinas también puedan hacer uso de un espacio de expresiones múltiples. Será un espacio para el arte y la recreación y albergará al Museo del dibujo y grabado “Artemio Alisio”. También en el mes de agosto comenzó el acopio de automóviles de origen chino en un predio del puerto. Para finalizar, también se observó que, así como los adolescentes se apropian del lugar por las noches, en este último año, se lo ha destinado como el espacio más propicio para el “ritual anual” de presentación de buzos y camperas de los estudiantes de último año de la escuela secundaria.

BIBLIOGRAFÍA

- Almada Flores, H.A. (2014). La apropiación del espacio público a través de las prácticas deportivas juveniles. Tesis de doctorado en Ciencias Sociales con especialidad en estudios regionales. Tijuana, B. C., México. Recuperado de: <https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2014/11/Tesis-Almada-Flores.pdf>.
- Bailly, Antoine S. (1979). La percepción del espacio urbano: conceptos, métodos de estudio y su utilización en la investigación urbanística. Instituto de estudios de administración local. Colección “Nuevo urbanismo”. Madrid. revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/article/download/7021/5581.
- Bellet, S. C., Llop, J.M. (1999). Ciudades intermedias y urbanización mundial. Edit. Lleida: Ajuntament de Lleida-UIA-UNESCO. Ministerio de Asuntos Exteriores.
- CFI, Gobierno de Entre Ríos, Municipalidad de Concepción del Uruguay (2009). Plan Estratégico de Concepción del Uruguay-PECU. Pre diagnóstico socio urbano ambiental.
- Lindón Alicia., Aguilar Miguel Ángel, Hiernaux Daniel. (2006). Lugares e imaginarios en la Metrópolis. Edit. Anthropos, 1ªed. Universidad Autónoma Metropolitana. División de Ciencias Sociales y Humanidades. Iztapalapa, México.
- Lindón Alicia. (2007). La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos. Revista EURE (Vol. XXXIII, Nº 99), pp. 7-16. Santiago de Chile, agosto de 2007.
- Lindón Alicia. (2007). Los imaginarios urbanos y el constructivismo geográfico: Los Hologramas Espaciales. Revista EURE (Vol. XXXIII, Nº 99), pp. 31-46. Santiago de Chile, agosto de 2007.
- Lindón Alicia. (1998). De la investigación en ciencias sociales, de las “tesis” y la metodología de la investigación. En: colección Documentos de investigación. El colegio Mexiquense, A.C. México. Recuperado de: <http://www.cmq.edu.mx/index.php/docman/publicaciones/doc-de-investigacion/141-di0150111/file>.
- Pillet, F.C. (2004). La Geografía y las distintas acepciones del Espacio Geográfico. Investigaciones Geográficas, No 34, pp. 141-154. Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio. Universidad de Castilla-La Mancha. Recuperado de: <https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/298/3/Pillet%20Capdepon-Geografia%20y%20las%20distintas%20acepciones.pdf>.
- Robles, Ricardo. (2015). El Puerto de Santa Fe y el rol de la escala humana. En: B. Golwaser. y C. Chiasso (Coord). I Congreso de Geografía Urbana. Construyendo el debate sobre la ciudad y su entorno. Congreso llevado a cabo en San Miguel/Saladillo, 25, 26 y 27 de agosto de 2015. Buenos Aires, Argentina.

- Ríos, L.D., Rojas A. J. (2014). Prácticas sociales en el espacio público. Usos que sobrepasan las normas sociales y el diseño del espacio. En: URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales. Volumen 2, número 1, pp 33-50. Universidad Autónoma de Barcelona. Recuperado de: <https://es.scribd.com/document/326918304/Practicas-sociales-en-el-espacio-publico-Usos-que-sobrepasan-las-normas-sociales-y-el-diseno-del-espacio>.
- Segrelles, J. A. (2000). Los puertos, la mundialización de la economía y la ordenación del Territorio. En: GeoUruguay. Revista Uruguaya de Geografía, vol. 4, Universidad de la República, Montevideo, 2000, pp. 117-137. Departamento de Geografía Humana. Universidad de Alicante (España).
- Souto, Patricia. (2011). Pensando el concepto de lugar desde la geografía. En: Territorio, lugar, paisaje. Prácticas y conceptos básicos en geografía Souto, P. (Coord.). Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras. (pp.83-128) Universidad de Buenos Aires.
- Urquiza Almandoz, O.F. (1985). *Historia de Concepción del Uruguay*. Tomos I, II y III. Municipalidad de Concepción del Uruguay. Concepción del Uruguay. 150º aniversario de la batalla de Caseros. 2002.